



2013 北欧海事保险方案，2023 版

北欧海事保险方案(本文以下简称为“该方案”)是多间海事机构组织的合作成果，包括北欧海事保险人协会(The Nordic Association of Marine Insurers(Cefor))、丹麦海运(Danish Shipping)、芬兰船东协会(the Finnish Shipowners' Association)、挪威船东协会(the Norwegian Shipowners' Association)以及瑞典船东协会(the Swedish Shipowners' Association)。

该方案通常每 4 年更新一次。本 2023 版本于 2022 年 10 月初发布并可即刻使用。在着重指出本 2023 版本所做出的调整之前，我们认为很值得先总结一下该北欧海事保险方案背后的关键因素以及与其同时使用的解释说明性文件 – 说明部分(the Commentary)。

该方案是一份真正的在船东和保险人之间的合作成果。保险人致力于做出各种努力以求通过调整协调保险方案尽量避免非受保风险，这也是海事保险通常都是基于承保全部风险(“All risks”)的原因。

该方案的结构简单明晰。第一部分(第 1-9 章)列出了适用于所有保险类别的一般规则。第二部分(第 10-13 章)着重针对船壳险(hull insurance)的部分。第三部分(第 14-16 章)是针对远洋航行船舶的其他保险，比如说：

- 第 14 章涉及针对全损的单独保险，在该方案中被称为“船壳以及运费风险”
- 第 14 章涉及战争险。不同于在船壳险(H&M)中，该方案内的战争险是基于列名风险，这与其他种类的保险以及 P&I 承保的风险一样。第 2-8 条明确把已经在船壳险(H&M)中已承保的战争风险除外。第 2-9 条写明在该方案中承保的战争风险。
- 第 16 章涉及租金损失险，并且现在可以做到在船壳险(H&M，无论采用的哪个 H&M 条款)以及传统的租金损失险(LOH)之间对于船舶维修费用以及时间损失保障上的无缝衔接。

第四部分（第 17-21 章）针对其他种类的船舶和设备以及在运营前船舶的保险

- 第 17 章针对渔船保险
- 第 18 章针对海上移动装置的保险
- 第 19 章针对船舶建造险
- 第 20 章针对有贸易证书的船舶的保险
- 第 21 章针对责任险

该方案中对作为主理赔人的角色设定是十分积极主动的。虽然在共保方案中每一个单独的被保险人与各个共同保险人的保险合同都是相对独立的，但是主理赔人有很强的决定权限且这一点在本 2023 版本的修改中更加得到强化，因为最新的修改中允许被保险人以及其融资人可以直接只向主理赔人发出相关通知的权利。

该方案(the Nordic Plan)以及说明部分(the Commentary)设计初衷就是供使用者同时参考使用的。说明部分(the Commentary)用以协助对于方案内条款的理解。

有关 2023 版本所做出修改的细节

以下是由 CEFOR(北欧海事保险人协会(The Nordic Association of Marine Insurers))最早发布的对于此次修改的总结：

对于该方案(the Plan)以及说明部分(the Commentary)的主要修改内容：

该方案(the Plan):

包括与此同时对于说明部分(the Commentary)的修改

1. 第 2-17 条：子条款第 1 条删除了对于法国，俄罗斯联邦以及中华人民共和国的提及，以此与英国市场上所使用的条款相吻合。法国其实无需单独提及，因为在涉及欧盟的时候法国已经包括在内。考虑到由于俄乌战事而可能带来的俄罗斯的反制裁等不确定因素，

单独提到俄罗斯联邦也可能会问题重重。

2. 第 5-14 条：子条款第 3 条已简化并修改为美国最优惠利率(the U.S. Prime Rate), 以符合美国银行系统中常用的短期借款利率, 并于保险合同生效当年的 1 月 1 日开始实行。这一修改主要是由于英国市场行为监管局(the UK Financial Conduct Authority)的 LIBOR 利率体系的终止以及目前市场上还找不到其他普遍被接受的可替代安排。
3. 第 5-23 条：索赔时效由之前的 6 个月被修改延长为 12 个月。这也与挪威保险合同法第 8-5 部分里的第 1 条相符。
4. 第 7 条：该章所做的修改是为了与第 9-2 条所规定的有关主理赔人权限的条款相符。以下条款有相关重要修正：
 - 第 7-1 条, 子条款第 2 条的第二以及第三句被修改为抵押贷款通知书于送达保险人时开始生效, 或者于其送达“主理赔人时, 根据新修订的第 9-2 条, 新的子条款 3(a)”开始生效。
 - 第 7-1 条, 子条款第 3 条被修改为也包括主理赔人, 根据新修订的第 9-2 条, 新的子条款 4。
 - 第 7-1 条, 子条款第 4 条是新加入的条款, 规定“除非根据第 7-2 条以及第 7-4 条的条款规定, 任何要添加到保险合同中的抵押权人的特别要求除非且直到得到保险人的具体明确同意前均无效力。如果共同保险人由主理赔人统一代表, 那么主理赔人有权代表其他共同保险人接受这些特殊要求, 只要根据第 9-2 条, 子条款 3(b)这些特殊市场要求都是符合通常市场规则的。”
 - 第 7-1 条, 子条款第 5 条是新加入的条款, 规定“如果一艘船舶是作为一个船队里的一艘受保的, 这个船队里的每一艘船在以下几个方面都将被认为是单独投保的: (i) 保单修订或取消(第 7-2 条)以及(ii)抵消(第 7-4 条, 子条款第 6 条)。这一条修订的目的是为该方案设置一条默示规则, 以此与通常的市场做法相符, 而且该方案也有意促进第 7 章的条款在国际借贷合约中的应用。”
 - 第 7-3 条, 子条款第 1 条被修改为明确规定“为承保的损失或责任提供担保”也有可能在没有抵押权人参与的情况下提供。该条款的目的是为了阐明被保险人在没有抵押权人参与的情况下自己有权为承保的损失或责任提供担保。
 - 第 7-4 条, 增加了子条款第 5 条第二句以规定由主理赔人提供担保的情况(第 7-2 条, 子条款第 1 条)。这里提到的第 9-7 条, 子条款第 2 条约定主理赔人的利益在这种情况下应优先考虑。
5. 第 8-2 条：增加了子条款第 2 条以强调在被保险人与其他共同被保险人互相之间的责任

不会因为此共同保险而被免除。这条新增条款与挪威法的背景相符，也就是共同保险的目的是为了当共同被保险人对外需承担责任时为所有共同被保险人提供一个经济上的担保，而这不会影响共同被保险人互相之间应承担的责任。

6. 第 9-2 条：增加了子条款第 3 条和第 4 条，主要目的是阐明主理赔人能够代表共同保险人处理的权限以及提高了统一处理案件的管理效益。第 9-2 条，子条款第 3 条的第 a 点阐明了主理赔人能够根据第 7-1 条，子条款第 2 条代表共同保险人接受抵押贷款通知书的权利。第 b 点使得抵押权人能够更加简单的提出并同意一些特别要求，这也对被保险人以及他的借款人和抵押权人更为有利。
7. 第 9-7 条：该条中增加了“共同保险人”一词，也将之前的用词“保证(guarantee)”改为“担保(security)”。
8. 第 10-8 条：第 d 点有关船舶依“搁浅条款”所承保的船舶损坏保险在第一种情况和最后一中情况中均有更改。船舶搁浅之后，现在可以包括无论船舶需要借助外力才能重新浮起还是依靠自身动力即可浮起的情况。在约定的最后一种情况中，之前的用语“机舱”修改为“放置机械以及电池组”的地方。
9. 第 12-12 条以及第 18-29 条：该条款修改为当可以通过选择价格更贵的船厂而不是最便宜的船厂来减少航行期间的耗油量时，可以增加船壳险保险人分摊的金额上限。子条款第 2 条新增第二句，约定了一个以提供额外津贴的形式（在原本的 20%规则之外）的机会，适用于当有其他所需相对较短的移动航程并因此能够减少油耗、降低污染的替代维修方案。
10. 第 12-16 条：子条款第 1 条理清了一些除外项目。子条款第 2 条第 b 点的用语由“机舱已经被全部或部分淹没”更改为“受损的机械或其他组件安装的地方遇到进水以及淹没的情况”。第 c 点除外项目中的一词“机舱”更改为更加中性更加广义的一个词“区域”，这也反应了现代船舶的布局情况，也就是说通常会有多处用于放置动力器械，发电装置等。
11. 第 15-11 条以及第 18-69 条：证实船舶全损的时效由之前的 6 个月延长为 12 个月。
12. 第 16 章：有关租金损失的条款进行部分更改以更加符合现代用语，更加简化条款的总体结构，而且该条也在某些方面做出了较大更改。原本的用语“损失”更改为“被保险人的收入损失”，用以强调租金损失险所承保的是被保险人的收入损失而不是归因于船舶的损失。基于同样的原因，原本的用语“船舶...失去收入”更改为“船舶...失去赚取

营收的能力”。这些更改的目的是为了进一步理清保单条款。该方案针对这一部分的说明部分(the Commentary)大部分已重写。

- i. 在以下条款中有一些用语的修改或者说文本编辑上的修改而并无实质性的重大修改：第 16-1, 16-3, 16-4, 16-5, 16-6, 16-7, 16-8, 16-9 sub-clause 1, 16-11 条子条款第 2 和第 3 条，第 16-13 and 16-14 条。
 - ii. 以下条款有实质性的重大修改：
 - 第 16-2 条现在约定被保险人在实际的船壳险条款下是否可以获赔全损是具有决定性的。原本条款中需要满足保险人的要求这一点已被删除。如果没有实际有效的船壳险，评估将依本方案的条款进行。
 - 第 16-9 条现在平等适用于所有船壳险条款，无论是否基于本方案，也不考虑是否基于其他条件被保险人认可。子条款第 2 条描述了各项投标将怎样进行理算评估用于各项之间的比较。子条款第 3 条更改了保险人需承担责任的限额。子条款第 4 条与之前的子条款第 2 条相符，但是将用语修改为与第 12-12 条，子条款第 3 条完全一致。
 - 第 16-11 条将保障扩展至包括所有用于避免或减少损失而采取的措施，而不仅仅是用于节省时间的措施，这可参考之前本条的标题以及子条款第 1 条。作为本条的一个延展，子条款第 1 条最后增加了一句“第 4 章第 2 部分不适用。”
 - 第 16-12 条增加了一条新的子条款第 1 条用以取代之前的子条款 1 至 3 条。该项的重大实质性更改是在超过免赔额的时间段以后，当船东自己的工作没有受到影响时，各项损失损害之间应平等分摊。子条款第 2 条与之前的子条款第 4 条相符，只是有很小的一个更改就是把之前的子条款 1 至 3 条整合到现在新的子条款第 1 条中。
 - 第 16-15 条，子条款第 1 条将保障扩展至包括船员的薪水以及用于维持船员的开支。子条款第 2 条将保障扩展至包括在维修完成之后移船过程中的时间损失。
13. 第 17 章：第 2 部分有关船壳险的部分有一些文本编辑上的修改以符合第 16 章在条款 17-34 至 17-37 条的修改。
14. 第 17-7A 条：子条款第 1 条的最后一句原本有一项要求在船舶离港之前要通知保险人，对此现已删除，因为该要求被认为并无相关性。

15. 第 17-13 条：之前较狭义的用语“机舱”更改为更加中性更加广义的用词“区域”，参考第 12-16 条以及相应的说明部分(the Commentary)。
16. 第 17-22 条：该条款的用语因新增了项目 e 而有所更改。子条款第 e 条剔除了由于在船上不当处理渔获而导致的渔获变质、受污染等的索赔。
17. 第 18 章第 4 部分：该第 4 部分有关租金损失险的部分，因应第 16 章有关租金损失险部分所做的修改而相应作出调整。
18. 第 18-59 条：子条款第 3 条加入一条新的限制，也就是目前不保岸上仓储的货物。
19. 第 18-73 条：原本的用语“被征用”现在已在本方案中被删除，因为征用不再是承保项目。
20. 第 20 章：本章的标题进行了修改，用以反映目前一些船舶虽然没有船籍，但仍然有允许其取得全球航行的相关证书。本章也有其他部分条款进行了修改以符合第 17 章以及第 12-16 条所做出的修改。
21. 第 20-4(a)条：有一种例外情况可获豁免，也就是如果船舶有适当的船籍或者其他相关证书，或者有保险人的明示书面认可并记录在报单中。
22. 第 20-9(b)条：有一种例外情况可获豁免，也就是如果船舶有适当的船籍或者其他相关证书，或者有保险人的明示书面认可并记录在报单中。
23. 第 20-10 条：之前的用语“机舱”修改为“放置机械以及电池组”的区域，因为现代船舶已经会有多处房间或地方可用于放置动力器械，发电装置等（参考说明部分（the Commentary）的第 12-16 条）。
24. 新条款第 20-16 条：这一条与第 10-6 条完全相同，也是在本 2023 方案中新加入到第 20 章的。
25. 新条款第 20-17 条：这一条与第 10-7 条完全相同，也是在本 2023 方案中新加入到第 20 章的。
26. 新条款第 20-18 条：这一条从之前的第 20-16 条移动并修改为与第 10-8 条完全相同。

说明部分(the Commentary):

以下是单独在该说明部分进行的修改:

1. 第 4-5 条: 该条款理清了理赔项目中的“费用”包括所提供的服务所产生的服务费用以及相关花销。
2. 第 5-2 条: 增加了一句“若保险人根据第 5-2 条授权海事理算人起草海事理赔理算文件, 但是被保险人或者保险人不接受该理算结果, 他们可以根据第 5-5 条的权利在将争议提交法院之前要求将该理算提交北欧海损理算人给予其意见”。
3. 第 10-1 条: “设备”一词的概念进一步澄清为也包括“电子的, 航行与通讯设备”。
4. 第 12-3 条: “侵蚀”的定义被删除。新增了一个词“普通的”用以理清哪一种侵蚀从保单中被删除。根据第 12-3 条侵蚀得以承保时有加入范例用以进一步详细说明该情况。
5. 第 12-5 条: 第 a 项有修改用以进一步阐述理清在第 12-5 条中被保险人与主理赔人之间的特别协议。主要是基于被保险人与主理赔人之间建立特别协议的操作还没有得以实施。说明部分(the Commentary)在此着重强调了当被保险人要求执行此项协议时, 保险人务必尽快且适当的给予回应。如果保险人没有在合理时间内针对某具体要求给出具体的回答, 被保险人可以视为该项要求已经被保险人接受。
6. 第 12-12 条: 子条款第 3 条的说明部分(the Commentary)新增了范例, 用以说明什么是可以给予被保险人权利, 以要求相应船厂投标应不予考虑的“特殊情况”。
7. 第 18-17 条: 新增一条说明部分(the Commentary)以理清保险人应承担的维修船舶而必须的费用开支, 参考第 12-1 条。在此主要的一点是, 船壳险保险人会承保维修船舶所必须的维修费用和/或更换承保物品的费用, 据此降低设备供应的压力, 顺利的完成维修工作和/或从维修状态恢复到正常的受保状态。其他在维修过程中和/或从维修状态恢复到正常受保状态的过程中产生的直接或者间接损失以及费用不在船壳险受保范围之内。

我们诚挚感谢 CEFOR(北欧海事保险人协会(The Nordic Association of Marine Insurers))允许我们发布以上总结内容。有关该方案以及说明部分的详细内容可以在 CEFOR 的[网站](#)找到。



作者: Adrian Moylan
副总裁, Gard 卑尔根



作者: Sveinung Måkestad
副总裁, Gard 卑尔根